Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/3153

04. 09. 79

Sachgebiet 923

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Curdt, Daubertshäuser, Frau Dr. Däubler-Gmelin, Dr. Emmerlich, Ibrügger, Paterna, Peiter, Dr. Steger, Topmann, Fiebig, Hauck, Hoffie, Merker, Angermeyer, Paintner, Gärtner, Eimer (Fürth), Spitzmüller und der Fraktionen der SPD und FDP
– Drucksache 8/3086 –

Unfälle von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr

Der Bundesminister für Verkehr – StV 10/00.02.13/ 10024 LSt 79 III – hat mit Schreiben vom 29. August 1979 die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Wie hat sich die Zahl der Verkehrsunfälle von Kindern und Jugendlichen bis zum 18. Lebensjahr von 1969 bis heute entwickelt,
   - getrennt nach Altersgruppen und Geschlecht,
   - nach Art der Verkehrsbeteiligung,
   - nach Unfallursachen,
   - innerhalb von Ortschaften, außerhalb von Ortschaften?

Nach der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik (Bericht des Statistischen Bundesamts, Fachserie 8, Reihe 3.3 „Straßenverkehrsunfälle") hat sich die Gesamtzahl der bei Straßenverkehrsunfällen im Bundesgebiet verunglückten Kinder und Jugendlichen im Alter unter 18 Jahren von 1969 bis 1978 um 31 v. H. auf rd. 132 000 erhöht.

a) In der Altersgruppe der 0- bis 5jährigen ist die Anzahl der Verunglückten um 26 v. H. auf 13 395 zurückgegangen. Bei den 6- bis 9jährigen ist ein Rückgang um 12 v. H. zu verzeichnen.

   Die Zahl der Verunglückten hat sich bei den 10- bis 14jährigen dagegen um 40 v. H. erhöht. Bei den 15- bis 17jährigen ist sie um 85 v. H. angestiegen.

   Jungen waren in den vergangenen zehn Jahren in erheblich stärkerem Maße an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligt als Mädchen. 1969 entfielen 72 v. H. der Beteiligungen auf Jungen und nur 28 v. H. auf Mädchen. 1978 erreichte der männliche Anteil sogar 76 v. H.

b) Von den verunglückten Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren kamen zu Schaden

	1969	1978
als Fußgänger	35 321 = 35 v. H.	27 370 = 21 v. H.
bei der Benutzung von Fahrrädern	19 315 = 19 v. H.	26 438 = 20 v. H.
von Mofa 25	868 = 0,9 v. H.	16 031 = 12 v. H.
von Mopeds	2 898 = 2,9 v. H.	11 697 = 8,9 v. H.
von Krafträdern	12 282 = 12 v. H.	16 910 = 13 v. H.
von anderen Fahrzeugen (einschl. Pkw)	30 217 = 30 v. H.	33 415 = 25 v. H.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Tel. 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 5300 Bonn 2, Postfach 2008 21
Bonn-Bad Godesberg, Herderstr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

c) Die Entwicklung der den Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren zuzurechnenden Ursachen beim Entstehen von Straßenverkehrsunfällen läßt sich nicht über das Jahr 1975 hinaus mit dem heutigen Zustand vergleichen, da die Unfallursachen bis 1974 nach einer anderen statistischen Systematik gruppiert waren.

In der amtlichen Statistik werden nur die Unfallursachen der 6- bis 14jährigen Fußgänger und Radfahrer besonders ermittelt. Über die Fehlverhaltensweisen der 15- bis 17jährigen motorisierten Zweiradfahrer liegen keine gesonderten amtlichen statistischen Angaben vor.

Als Fußgänger verunglückten die 6- bis 7jährigen am häufigsten. Ursachen waren das falsche Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn und das plötzliche Hervortreten hinter Sichthindernissen.

Bei den radfahrenden Kindern sind am stärksten die 12- und 13jährigen von Unfällen betroffen. Das Nichtbeachten der Vorfahrt, Fehler beim Abbiegen und beim Einfahren in den fließenden Verkehr waren hier die wesentlichen Unfallursachen.

d) Die unter 18jährigen sind weit überwiegend im innerörtlichen Bereich verunglückt.

	innerorts	außerorts
1969	91 v. H.	9 v. H.
1978	94 v. H.	6 v. H.

Für die Unfallentwicklung sind die Bevölkerungsentwicklung und der Kraftfahrzeugbestand von großer Bedeutung. So hat die Anzahl der unter 18jährigen Einwohner im Bundesgebiet von 1969 bis 1978 um 1,5 Millionen und diejenige der 0- bis 5jährigen von 6 auf 3,6 Millionen (−40 v. H.) abgenommen.

In derselben Zeit erhöhte sich der Bestand an motorisierten Fahrzeugen von 16,5 Millionen auf 26,8 Millionen (+ 62 v. H.). Die Anzahl der Mofa-25-Fahrzeuge nahm von 1969 bis 1978 um 745 v. H. von 0,16 Millionen auf 1,37 Millionen zu. Diese Fahzeuge werden heute – im Gegensatz zu früher – überwiegend von Jugendlichen gefahren.

2. Wie sieht die Straßenverkehrsunfallstatistik für Kinder und Jugendliche in Ländern mit starker Verkehrsdichte im Vergleich zur Bundesrepublik Deutschland aus?

a) Bei Straßenverkehrsunfällen 1977 [1]) verungückte Kinder und Jugendliche im Alter unter 18 Jahren in Ländern mit starker Verkehrsdichte (bezogen auf 100 000 Einwohner dieser Altersgruppe)

Land	Verunglückte	Getötete	Einwohner – 1 000 –	Verunglückte je 100 000 Einwohner	Getötete je 100 000 Einwohner
Bundesrepublik Deutschland	134 062	2 552	15 736	852	16
Belgien	20 496	404	2 593	790	16
Dänemark	5 654	167	1 355	417	12
Frankreich	...	...	...	...	...
Großbritannien	93 516	1 195	14 690	637	8
Italien	39 650	1 026	15 869	250	6
Niederlande	20 225	503	4 108	492	12
Österreich	15 537	256	2 048	759	13
Schweden	4 634	135	1 998	232	7
Schweiz	6 322	192	1 645	384	12
USA [2])	445 000	8 281	65 206	682	13

[1]) Für 1978 liegen noch keine Ergebnisse aus dem Ausland vor.
[2]) 1976

b) Wegen der in den einzelnen Staaten unterschiedlichen Erfassungsmethoden von Straßenverkehrsunfällen, der international nicht einheitlichen Bestimmung von im Straßenverkehr tödlich Verunglückten, aber auch im Hinblick auf die unterschiedliche Verkehrsstruktur und Verkehrsdichte sowie wegen des unterschiedlichen Anteils der verschiedenen Altersgruppen an der Bevölkerung können die in anderen Staaten ermittelten statistischen Angaben nicht völlig mit den Ergebnissen der Straßenverkehrsunfallstatistik der Bundesrepublik Deutschland verglichen werden. Die bei diesem Vergleich ermittelten Ergebnisse spiegeln den allgemeinen Gefährdungsgrad der im jeweiligen Land lebenden Kinder und Jugendlichen wider, der unter den jeweils herrschenden Verkehrsbedingungen besteht.

3. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung nach Vorlage des Verkehrssicherheitsprogramms „Mehr Sicherheit auf unseren Straßen" mit welchem Erfolg eingeleitet
   — für Verkehrsaufklärung und -erziehung,
   — für die Zulassung von Personen zum Kraftfahrzeugverkehr sowie verkehrsregelnde und andere Vorschriften,
   — für Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge,
   — für straßenbauliche und straßenverkehrstechnische Maßnahmen,
   — für Forschung?

a) *Verkehrsaufklärung und -erziehung*

Es hat sich gezeigt, daß ohne wissenschaftliche Grundlegung eine ausreichende Effizienz der Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit nicht gewährleistet ist. Die Bundesregierung stützt sich daher in zunehmendem Maße auf die Forschungsergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), deren 1972 geschaffener Bereich „Unfallforschung" inzwischen eine Vielzahl anwendungsorientierter Forschungsergebnisse besonders auf dem Gebiet der Kinderverkehrserziehung erarbeitet und auf ihre Wirksamkeit hin untersucht hat.

Für Kinder und Jugendliche waren nach 1973 folgende Verkehrserziehungs- und -aufklärungsmaßnahmen des Bundesministers für Verkehr besonders bedeutsam:

1975 und 1976 führte der Bundesminister für Verkehr eine Aufklärungsaktion durch, die sich unter dem Slogan „Vorbildliche Verkehrsfamilie" gegen Unfälle in geschlossenen Ortschaften richtete, von denen die unter 18jährigen in besonderem Maße betroffen sind. Es wäre sicher nicht richtig, die verhältnismäßig günstige Entwicklung der Innerortsunfälle in den Jahren 1975 und 1976 allein auf diese Aktion zurückzuführen. Auf der anderen Seite ist jedoch nicht zu übersehen, daß die Unfälle mit Personenschaden von 1974 bis 1976 innerorts um 5,3 v. H., außerorts jedoch um 16,7 v. H. zugenommen haben.

1978 und 1979 konzentrierte der Bundesminister für Verkehr seine Aufklärungsbemühungen auf ein mit den Bundesländern gemeinsam getragenes Programm zur Schulwegsicherung. Das Programm ist so angelegt, daß es sich in laufende Maßnahmen der Verkehrssicherheit eingliedern und an die jeweiligen Erfordernisse der unterschiedlichen Verwaltungsstrukren der Bundesländer anpassen läßt. Mit der praktischen Anwendung des Programms wurde Mitte November 1978 im Land Niedersachsen begonnen. Es folgten Rheinland-Pfalz, Bayern, das Saarland und Schleswig-Holstein. Die anderen Bundesländer haben sich im Laufe des Jahrs 1979 angeschlossen. Das Programm wird im Jahre 1980 weitergeführt werden. Mit diesem Informationsprogramm zur Schulwegsicherung wurde ein neuer Weg in der praktischen Zusammenarbeit von Bundesländern und Bund im Bereich der Verkehrssicherheit für Kinder beschritten.

Mediengerechte Information von Presse, Funk und Fernsehen (einschließlich Werkzeitungen) über die Forschungsarbeit der BASt sowie die Verkehrsgesetzgebung,

Zusammenarbeit mit den Rundfunkanstalten der ARD und dem ZDF (Kurzfilme, Filmserien, Spotserien, Quizveranstaltungen),

Wiederholte Herausgabe der Fibel „Sicher auf dem Schulweg" in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Sparkassenverlag,

Informationen, Tips und Hinweise über Kinder bei der Vorbereitung und Durchführung der Ferienreise (jährliche Herausgabe der Ferienbroschüre des Bundesministers für Verkehr).

Aus der Arbeit des Deutschen Verkerssicherheitsrats e. V. (DVR) sind hervorzuheben:

Programme für die Verkehrserziehung von Kindern und die Weiterbildung von Sozialpädagogen und Lehrern,

Programme für jugendliche motorisierte Zweiradfahrer,

Programme für Fußgänger,

Programme für ausländische Arbeitnehmer.

b) *Zulassung von Personen zum Kraftfahrzeugverkehr sowie verkehrsregelnde und andere Vorschriften*

Folgende Maßnahmen zum Schutze der Kinder und Jugendlichen im Bereich der Zulassung von Personen zum Kraftfahrzeugverkehr wurden eingeleitet:

In der Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 31. Mai 1976 und in der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung vom 13. Mai 1977 wurde dem Fahrlehrer die Pflicht auferlegt, im theoretischen Fahrschulunterricht das Thema „Verhalten gegenüber Kindern" zu behandeln. Auf die Bedeutung dieser Pflicht hat der Bundesminister für Verkehr zu Beginn dieses Jahres nachdrücklich hingewiesen. Ebenso gehört dieses Sachgebiet zu den Lehrinhalten, die dem Fahrlehrer in der Aus- und Fortbildung zu vermitteln sind. Es ist auch Inhalt der Fahrerlaubnisprüfung.

Im Rahmen der Schulverkehrserziehung wurden in einem bundesweiten Versuch im Schuljahr 1978/79 in zahlreichen Schulen Mofa-25-Kurse durchgeführt. Die noch ausstehende Auswertung wird Aufschluß geben über die Möglichkeiten, durch diese Art von Schulverkehrserziehung die Risikobereitschaft der Jugendlichen abzubauen und auf den sicheren Umgang mit Mofa 25 hinzuwirken.

Testprogramme für die Nachschulung junger Fahranfänger wurden durch die Bundesanstalt für Straßenwesen abgewickelt; sie untersucht derzeit die Auswirkungen.

Das Fahrerlaubnisrecht für motorisierte Zweiradfahrer soll wie folgt neu geordnet werden:

Aufnahme der Gefahrenlehre in den Prüfungsstoff auch für die Fahrerlaubnisklasse 4 (Moped, Mokick).

Ersatz des bisherigen Kleinkraftrades durch das in der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzte und umweltfreundlichere „Leichtkraftrad". Für diese Fahrzeuge wird eine Fahrerlaubnis der Klasse 1 erforderlich. Das bedeutet Fahrschulausbildung sowie theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung.

c) *Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge*

Die Ausrüstung auch der Rücksitze mit Sicherheitsgurten für Fahrzeuge, die ab 1. Mai 1979 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist inzwischen vorgeschrieben (VO zur Änderung der StVZO vom 22. Dezember 1978 – BGBl. I S. 2090 –).

An Stelle der Sicherheitsgurte auf Rücksitzen können auch Kinderhalteeinrichtungen verwendet werden, wenn sie an den Verankerungspunkten für die Sicherheitsgurte befestigt werden.

d) *Straßenbauliche und straßenverkehrstechnische Maßnahmen*

Die im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung genannten straßenbaulichen und straßenverkehrstechnischen Maßnahmen (vgl. Straßenbaubericht 1977) dienen allgemein der verbesserten Verkehrsabwicklung und erhöhter Sicherheit. Sie kommen damit auch Kindern und Jugendlichen zugute.

Der für unter 18jährige besonders bedeutsame Radwegebau wird in der Antwort auf Frage 7 behandelt.

e) *Forschungsbereich*

Vom Jahr 1974 an orientierte sich die Forschungsarbeit der BASt am Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung, auf das die jährlichen Forschungsprogramme seitdem abgestellt sind.

Trotz der relativ kurzen Anlaufphase gelang es der BASt u. a. in folgenden Bereichen umsetzungsfähige Erkenntnisse zu gewinnen:

Innerortssicherheit,
Schulwegsicherung,
Schutzhelm.

Zu folgenden Programmen werden begleitende Wirksamkeitsuntersuchungen durchgeführt:

Elternprogramm als Grundlage künftiger Verkehrserziehung von Kindern,
Radfahrerprogramm,
Programm zur Einführung in den motorisierten Straßenverkehr (EMS) für 14- bis 18jährige.

4. Wie hoch lassen sich die finanziellen Aufwendungen von Bund und Ländern auf dem Gebiet der Verkehrserziehung und -aufklärung beziffern?

Die finanziellen Aufwendungen des Bundes für die Verkehrserziehung und -aufklärung betragen 1979 15,25 Mio DM (Kap. 12 12 Tit. 531 03). Davon werden 6,7 Mio DM ausschließlich für Aufgaben der Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen verwendet.

Die Bundesländer haben im Haushaltsjahr 1979 – nach ihren Angaben – rd. 16 Mio DM für Aufgaben der Verkehrserziehung und -aufklärung vorgesehen. Davon entfallen allein auf das Land Nordrhein-Westfalen rd. 9,5 Mio DM. In diesen Beträgen sind die Kosten für besondere Maßnahmen der Polizei nicht enthalten. Der Bundesregierung ist nicht bekannt, welcher Anteil dieser Landesmittel ausschließlich oder überwiegend für die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen eingesetzt wird.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Maßnahmen und Versuche zur Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger
   — durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung,
   — durch bauliche Maßnahmen wie z. B. Unter- oder Überführungen,
   — durch Ortsumgehungen?

a) Die Bundesregierung hat einen Gesetzentwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) vorgelegt, durch den u. a. klargestellt wird, daß die Verordnungsermächtigung des § 6 StVG die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Wohnzonen erfaßt.

Die Bundesregierung hält die Einrichtung sogenannter verkehrsberuhigter Zonen im Interesse der Verkehrssicherheit aber auch im Interesse der Erhöhung der Wohnqualität für außerordentlich wichtig. Sie hat sich deshalb auch auf internationaler Ebene, nämlich im Rahmen der CEMT, dafür eingesetzt, daß ein einheitliches Verkehrszeichen zur Kennzeichnung dieser verkehrsberuhigten Zonen in Westeuropa verwendet wird.

Dieses Zeichen wird folgende Bedeutung haben:

Fußgänger dürfen die gesamte Breite der Straße benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.

Kraftfahrzeugverkehr ist nur mit Schrittgeschwindigkeit erlaubt.

Kraftfahrzeuge dürfen die Fußgänger nicht gefährden. Umgekehrt dürfen die Fußgänger die Kraftfahrzeuge nicht behindern.

Parken ist nur an besonders gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Zonen reicht allein nicht aus, um die gewünschten Wirkungen herbeizuführen. Eine bauliche Umgestaltung der Erschließungsstraßen muß hinzutreten, durch die insbesondere der Durchgangsverkehr ausgeschlossenen und der quartierbezogene Kraftfahrzeugverkehr verlangsamt wird. Die Bundesregierung unterstützt daher den Erfahrungsaustausch zwischen Wissenschaftlern und

Praktikern sowie die Erarbeitung technischer Empfehlungen über die Einsatzmöglichkeiten der verschiedenen verkehrsberuhigenden Maßnahmen durch Forschungsprojekte und Organisation und Beteiligung an Fachtagungen. Die Bundesregierung prüft darüber hinaus, ob und inwieweit über die gegenwärtig bestehenden Möglichkeiten nach dem Städtebauförderungsgesetz hinaus eine finanzielle Förderung der Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche in Wohngebieten möglich ist. Grundsätzlich werden jedoch Baudurchführung und Finanzierung verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Verantwortung der Gemeinden liegen müssen.

b) Bauliche Maßnahmen (z. B. Unter- oder Überführung) tragen erheblich zur Verkehrssicherheit von Kindern bei. Der Bundesminister für Verkehr fördert derartige Maßnahmen, wo ihr Einsatz technisch und wirtschaftlich sinnvoll ist.

c) Durch den Bau von Ortsumgehungen tritt im Ort selbst eine besonders für Kinder günstige Verkehrsberuhigung ein. Der Bundesminister für Verkehr hat daher im Januar 1979 das „Ortsumgehungsprogramm 1979 bis 1985" herausgegeben. Es sieht den Bau von 342 Ortsumgehungen mit zusammen rd. 1000 km Länge an zweistreifigen Bundesstraßen bis 1985 mit Gesamtaufwendungen von rd. 2300 Mio DM vor. Das Programm ist angelaufen.

Die Bundesregierung erwartet, daß die Gemeinden den Bau von Ortsumgehungen zur Verkehrsberuhigung ihres Ortsstraßennetzes nutzen.

6. Welche Erfahrungen hat die Bundesregierung mit der Einrichtung von Spielstraßen für eine Verbesserung der Sicherheit für Kinder und Jugendliche, und welche Möglichkeiten einer Änderung dieses Konzepts sieht die Bundesregierung?

Die Bundesregierung stützt sich bei der Beurteilung von Spielstraßen auf die Erfahrungen der Länder. Danach hat sich gezeigt, daß die Kennzeichnung von Straßen als „Spielstraße" ohne eine gleichzeitige bauliche Umgestaltung der Straße zur Einschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs die Gefährdung der Kinder eher vergrößerte als verminderte. In der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung wurde deshalb auf Drängen der obersten Landesverkehrsbehörden die Einrichtung von Spielstraßen vom Ausschluß des Anliegerverkehrs abhängig gemacht. Das Problem wird sich nach Auffassung der Bundesregierung durch die Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen weitgehend lösen. Zur Unterstützung einer kindgerechten Ausgestaltung verkehrsberuhigter Bereiche läßt der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau z. Z. die Spielmöglichkeiten von Kindern auf öffentlichen Straßen in einem Forschungsprojekt untersuchen.

7. Welche Möglichkeit sieht die Bundesregierung in einer weitgehenden Trennung des Verkehrsraums für Radfahrer und Kraftfahrzeuge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit? Befürwortet die Bundesregierung das Benutzen von Gehwegen durch radfahrende Kinder, soweit ein Radweg nicht vorhanden ist, und ist sie bereit, dies in die StVO aufzunehmen? Will die Bundesregierung regeln, ab welcher Altersstufe Kinder mit Fahrrädern auf reinen Verkehrsstraßen fahren dürfen? Welche Verbesserungen am Fahrrad selbst können nach Auffassung der Bundesregierung die Verkehrssicherheit noch verbessern?

a) Die Bundesregierung befürwortet eine Trennung des Radverkehrs vom übrigen Kraftfahrzeugverkehr. Bereits im Jahr 1970 hat der Bundesminister für Verkehr die obersten Straßenbaubehörden der Länder gebeten, dem Radwegebau mehr Aufmerksamkeit zu widmen und die Trennung des Radverkehrs vom übrigen Kfz-Verkehr in stärkerem Maße anzustreben.

In den Jahren 1971 bis 1976 sind an 2561 km Bundesstraßen neue Radwege gebaut worden. Das ist mehr als das Doppelte der Länge der im gleichen Zeitraum neu gebauten Bundesstraßen (1104 km).

Aus der vom Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau veranlaßten Studie „Fahrrad im Nahverkehr" ergibt sich, daß die wichtigste Aufgabe zur Sicherung des Fahrradverkehrs in der Planung und Realisierung von Fahrradwegenetzen innerhalb der Städte liegt. Vorrangig ist die Sicherung der Verbindung zwischen den Wohngebieten und den Schulen. Die erforderlichen Verbesserungen des Fahrradwegenetzes können daher durch Maßnahmen entlang von Bundesstraßen allein nicht erreicht werden.

Der Bundesminister für Verkehr hat im Jahr 1978 vorgeschlagen, die Bemühungen aller beteiligten Baulastträger zu koordinieren, um ein möglichst einheitlich gestaltetes Netz von Radwegen zu erzielen. Die obersten Straßenbaubehörden der Länder wurden am 16. Juli 1979 gebeten, den Bestand an Radwegen entlang der Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften kartografisch zu erfassen. Auf Grund dieser Länderangaben soll eine Bundeskarte für Radwege erarbeitet werden.

Die Bundesregierung prüft gegenwärtig, durch welche weiteren Schritte der Ausbau des Fahrradwegenetzes in den Städten gefördert werden kann.

b) Kinder mit Kinderfahrrädern haben den Gehweg und nicht die Fahrbahn zu benutzen. Hierzu bedarf es keiner Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), weil Kinderfahrräder keine Fahrzeuge im Sinne der StVO sind (§ 24 StVO) und deshalb die Fahrbahn nicht benutzen dürfen.

Auch im übrigen läßt die StVO befriedigende örtliche Regelungen zu:

Ist der Gehweg ausreichend breit, kann die Straßenverkehrsbehörde anordnen, daß ein Teil des Gehweges Radweg wird.

Ist der Gehweg so schmal, daß getrennte Geh- und Radwege nicht angeordnet werden können, besteht die Möglichkeit, einen gemeinsamen Geh- und Radweg anzuordnen. Eine solche Regelung ist im allgemeinen vertretbar, wenn der Fußgängerverkehr relativ gering ist.

Problematisch wird es jedoch, wollte man allgemein Kindern jeder Altersstufe das Radfahren auf allen Gehwegen gestatten. Das gilt insbesondere für die 12- bis 14jährigen Radfahrer, die einerseits selbst besonders gefährdet sind, andererseits aber auch Fußgänger – vor allem ältere Menschen – beim Radfahren auf Gehwegen gefährden können.

Gegen die Festlegung einer bestimmten Altersstufe, bis zu der die radfahrenden Kinder die Gehwege benutzen müssen, spricht – abgesehen von den o. a. Erwägungen hinsichtlich der unterschiedlichen Gehwegbreite – folgende Tatsache: Kinder gleichen Alters sind psychisch und physisch so unterschiedlich entwickelt, daß eine generelle Regelung dieser Tatsache nicht gerecht werden könnte.

Als unbefriedigend müßte auch eine allgemeine StVO-Vorschrift etwa folgenden Inhalts angesehen werden: „Radfahren auf Gehwegen erlaubt, sofern der Fußgängerverkehr dies gestattet". Angesichts der gegensätzlichen Interessen von Fußgängern und Radfahrern wären bei einer solchen Regelung Unzuträglichkeiten zu erwarten.

Es ist beabsichtigt, die Frage des Radfahrens auf Gehwegen noch einmal mit den zuständigen obersten Landesbehörden und den interessierten Verbänden zu erörtern und nach Lösungen zu suchen.

c) Die Bundesregierung wird dem Bundesrat in Kürze einen Entwurf zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) zuleiten. Dieser sieht vor, daß alle Fahrräder mit Speichenrückstrahlern oder mit Reifen ausgerüstet werden, in die zur Seite wirkende retroreflektierende Streifen einvulkanisiert sind, damit Fahrräder bei Dunkelheit besser erkannt werden.

Eine zusätzliche batteriebetriebene Schlußleuchte soll zugelassen werden, damit Fahrräder auch dann nach hinten gesichert sind, wenn sie langsam fahren oder halten.

Demselben Zweck dient die vorgesehene Zulassung weiterer roter Rückstrahler und eines nach vorn wirkenden weißen Rückstrahlers.

8. Welche Möglichkeiten hat die Bundesregierung, durchgreifende Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Schulbusverkehr zu ergreifen?

Nach den Erkenntnissen der Bundesregierung sind die am Schulbusverkehr teilnehmenden Kinder beim Betreten und Verlassen des Schulbusses sowie beim Überqueren der Fahrbahn vor oder nach der Fahrt mit dem Schulbus gefährdet.

Durch die Verpflichtung der Kraftfahrer, an haltenden Schulbussen nur in einer die Gefährdung der Schulkinder ausschließenden Weise vorbeizufahren [§ 20 Abs. 1 a Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)], hat die Bundesregierung die erforderliche gesetzliche Regelung getroffen.

Den Gefahren beim Betreten und Verlassen des Schulbusses kann durch sorgfältige Auswahl und Gestaltung der Haltestellen sowie durch besonders qualifizierte Schulbusfahrer und Begleiter begegnet werden.

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Sicherheit der Kinder im Schulbusverkehr außerdem durch folgende Maßnahmen zu verbessern:

Durch Änderung der für Kraftomnibustüren maßgebenden Vorschriften,

durch jährliche Haupt-(TÜV-)Untersuchung für Personenkraftwagen, die im Rahmen des freigestellten Schülerverkehrs eingesetzt werden.

Die Bundesregierung wird mit den Bundesländern prüfen, ob für die Führer von sogenannten Kleinbussen, die zur Beförderung von Kindern von und zur Schule eingesetzt werden, die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung vorgeschrieben werden soll.

9. Welche Maßnahmen können ergriffen werden, um die Verkehrssicherheit von mitfahrenden Kindern in Kraftfahrzeugen zu erhöhen, und welche Schritte hat die Bundesregierung hierzu bereits eingeleitet? Welchen Erfolg hat die Vorschrift gebracht, das Autofahren von Kindern nur noch auf Rücksitzen zuzulassen?

Die Bundesregierung beabsichtigt, die z. Z. noch im Entwurfsstadium befindliche ECE-Regelung über Kinderhalteeinrichtungen, in der bauliche Mindestanforderungen für solche Einrichtungen enthalten sind, nach ihrer Fertigstellung anzuwenden.

Das Verbot, Kinder bis zum vollendeten zwölften Lebensjahr in Kraftfahrzeugen auf den Vordersitzen mitzunehmen, wird in den allermeisten Fällen befolgt.

Eine Wirksamkeitsuntersuchung zu dieser Maßnahme kann ohne besondere Erhebung nicht erfolgen, da der Merkmalsumfang der amtlichen Straßenverkehrs-Unfallstatistik nicht ausweist, welche Sitzposition die Mitfahrer in Personenkraftwagen eingenommen haben. Eine Untersuchung müßte außerdem die Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung berücksichtigen.

10. Welche verkehrserzieherischen und -aufklärerischen Maßnahmen erwägt die Bundesregierung über die bisher ergriffenen und eingeleiteten hinaus? Hält die Bundesregierung einen verstärkten Übergang zur Verkehrserziehung im tatsächlichen Verkehrsgeschehen für notwendig?

a) Die Bundesregierung erachtet besondere Anstrengungen im Bereich der Verkehrserziehung für erforderlich, um den Schutz der

Kinder als Fußgänger, der Kinder als Radfahrer und der Jugendlichen als motorisierte Zweiradfahrer

zu verbessern.

Zur Sicherheit der Fußgänger von drei bis acht Jahren wurde mit Unterstützung des Bundesministers für Verkehr und unter Beratung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) das Programm „Kind und Verkehr" entwickelt.

Dieses Programm fußt auf der Erkenntnis, daß es besonders erfolgversprechend ist, mit den Kindern das richtige Verhalten im tatsächlichen Verkehrsgeschehen zu üben. Eine besondere Rolle fällt dabei den Eltern und anderen Bezugspersonen zu, an deren Verhalten sich Kinder orientieren.

Es genügt dabei nicht, nur die Kinder auf den Straßenverkehr vorzubereiten; auch der Straßenverkehr ist mehr den Lebensbedürfnissen der Kinder anzupassen.

Die Erwachsenen sind daher besonders in ihrer Eigenschaft als Kraftfahrer über die eingeschränkten Möglichkeiten der Kinder, sich verkehrsgerecht zu verhalten, nachdrücklich aufzuklären.

Der DVR wird das Programm im Laufe des Jahrs 1979 in ein umfassendes Maßnahmen-Angebot umsetzen, mit dem Erwachsene als Eltern und Kraftfahrer gezielt angesprochen werden. Eine vom Bayerischen Rundfunk und vom BMV gestaltete Fernsehreihe zeigt den Eltern die notwendigen Lernschritte. 1980 wird die Bundesregierung das Programm mit 1,4 Mio DM aus ihren Mitteln unterstützen. Weitere erhebliche Mittel werden aus den dem DVR zur Verfügung stehenden Bundesmitteln in die Umsetzung des Programms einfließen.

Die Bereitschaft der DVR-Mitglieder, mit ihren teilweise großen Erfahrungen an diesem Programm mitzuwirken, läßt die berechtigte Hoffnung zu, daß die Lage der zu Fuß gehenden Kinder 1980/81 erheblich verbessert wird.

Die Bundesregierung hält ein umfassendes Programm zur Verbesserung der Lage von Radfahrern im Alter von etwa vier bis neun Jahren für erforderlich. Die BASt hat die entsprechenden wissenschaftlichen Grundlagen geschaffen. Die Arbeiten für dieses Programm, das ebenfalls im Rahmen des DVR und seiner Mitglieder, besonders aber mit Unterstützung durch die Schulen durchgeführt werden soll, sind angelaufen.

Nach Auffassung der Bundesregierung ist die Sicherheit der Jugendlichen im Straßenverkehr, besonders der motorisierten Zweiradfahrer, ein dringendes verkehrspolitisches Anliegen.

Im Auftrage des Bundesministers für Verkehr hat daher auf eine Anregung des DVR die BASt ein Trainingsprogramm entwickelt, das jugendliche Verkehrsteilnehmer zu sicherem Mofa- und Mopedfahren anleiten und die Haltung der Jugendlichen zur Straßenverkehrssicherheit verbessern soll. Dieses Programm zur „Einführung in den motorisierten Straßenverkehr (EMS)" basiert auf einem System von Einzelkursen, die von eigens ausgebildeten Kursleitern anhand von Lehrheften und Informationsmitteln, die auch der Eigenkontrolle dienen, durchgeführt werden.

Das Trainingsprogramm wird gegenwärtig erprobt. Es soll 1980 eingesetzt werden können.

Nach der Erprobungsphase wird es mit den Mofakursen der Deutschen Verkehrswacht (DVW), die z. Z. ebenfalls erprobt werden, abgestimmt.

Das Kursprogramm wird mit einer Serie von Fernsehfilmen unterstützt, die vom Bundesminister für Verkehr und dem Zweiten Deutschen Fernsehen hergestellt wurden.

b) Die Bundesregierung hält einen verstärkten Übergang zur Verkehrserziehung im tatsächlichen Verkehrsgeschehen für notwendig. Die derzeit entwickelten und geplanten Programme werden diesem Erfordernis entsprechen.

11. Wird die Bundesregierung in die Straßenverkehrs-Ordnung eine besondere Rücksichtspflicht der Verkehrsteilnehmer gegenüber Kindern aufnehmen?

Hier besteht mit den zuständigen obersten Landesbehörden bereits Einigkeit darüber, daß eine besondere Sorgfaltspflicht gegenüber Kindern und alten Menschen in den § 3 der StVO aufgenommen werden soll. Diese Vorschrift wird etwa folgenden Wortlaut haben:

„Die Fahrzeugführer müssen gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen durch Verminderung ihrer Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft erhöhte Vorsicht walten lassen."

12. Hält die Bundesregierung eine Einschränkung der Schadenersatzpflichtausschlußklausel des § 7 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes für den Fall der Tötung oder Verletzung eines Kindes für notwendig?

Die Ersatzpflicht nach dem Straßenverkehrsgesetz ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden ist (§ 7 Abs. 2 StVG). Ein unabwendbares Ereignis liegt u. a. dann vor, wenn es auf das Verhalten des Verletzten zurückzuführen ist und Halter und Führer des Kraftfahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben.

Die Bundesregierung hat in ihrer Antwort auf die einen ähnlichen Sachverhalt betreffende mündliche Frage des Abgeordneten Dr. Lenz (Stenographischer Bericht des Deutschen Bundestages über die 128. Sitzung vom 18. Januar 1979, Anl. 4, S. 10032) ausgeführt, daß schon nach geltendem Recht weitgehend Schäden aus Verkehrsunfällen mit Kindern abgedeckt sind, da die Rechtssprechung hohe Anforderungen an die gegenüber Kindern im Verkehr

zu beobachtende Sorgfalt stellt. Wie in der Antwort weiter erwähnt ist, hat die Bundesregierung die Versicherungswirtschaft um rechtstatsächliches Material zur Frage der Entschädigung im Straßenverkehr verunglückter Kinder gebeten.

Vorbehaltlich der Ergebnisse dieser Erhebung hält die Bundesregierung eine Einschränkung der Entlastungsmöglichkeit nach § 7 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes für erwägenswert. Dadurch könnten etwaige nach geltendem Recht bestehende Haftungslücken ohne nennenswerte Belastung der Kraftfahrer geschlossen werden. Eine solche Lösung läge auch auf der Linie des Europäischen Übereinkommens von 1973 über die zivilrechtliche Haftpflicht für die durch Kraftfahrzeuge verursachten Schäden, das von der Bundesregierung gezeichnet worden ist. Auch die Haftungsregeln für Drittschäden im Schienenverkehr, soweit dieser auf einem besonderen Bahnkörper verläuft, sowie im Luftverkehr sehen den Haftungsausschluß des „unabwendbaren Ereignisses" nicht vor. Der Betreiber einer Schienenbahn kann sich in diesen Fällen lediglich auf höhere Gewalt berufen, während dem Halter eines Luftfahrzeuges eine derartige oder vergleichbare Entlastungsmöglichkeit überhaupt nicht zusteht.

Die für den Straßenverkehr zu erwägende Einschränkung der Entlastungsmöglichkeit sollte indessen nicht nur zugunsten von Kindern eingreifen. Ein ähnliches Schutzbedürfnis dürfte auch für andere Fälle, insbesondere im Hinblick auf gebrechliche oder behinderte Personen zu bejahen sein. Die erwähnten Haftungsregelungen im Schienen- und Luftverkehr beschränken die Entlastungsmöglichkeit ebenfalls nicht auf bestimmte Personenkreise. Aus diesen Gründen läge es nahe, die Ausnahme von der Haftung generell, d. h. nicht nur bezogen auf bestimmte Gruppen von Geschädigten, zu begrenzen.

13. Durch welche sonstigen Maßnahmen auf dem Gebiete des Schadensersatzrechts, des Versicherungsrechts sowie des Straßenverkehrsrechts kann die Rechtsstellung von Kindern als Verkehrsunfallopfer gezielt verbessert werden?

Gesetzliche Maßnahmen zum Schutze von Kindern im Straßenverkehr würden auch deren Rechtsstellung in schadensersatzrechtlicher Hinsicht verbessern, soweit derartige Maßnahmen als Schutzgesetze i. S. v. § 823 Abs. 2 BGB anzusehen sind. Darüber hinaus wird zu erwägen sein, die Beschränkung der Schadensersatzpflicht gegenüber den Insassen eines Kraftfahrzeuges gemäß § 8 a StVG abzubauen. Nach dieser Vorschrift haftet der Halter gegenüber den Insassen eines Kraftfahrzeuges im Rahmen der Gefährdungshaftung nur, wenn es sich um eine entgeltliche, geschäftsmäßige Personenbeförderung handelt. Es erscheint fraglich, ob diese Vorschrift, die mit ihren Wurzeln in die Anfangszeit des Automobilbaus zurückreicht und damals das Haftungsrisiko für den Halter reduzieren sollte, bei den heutigen Möglichkeiten der Haftungsabdeckung noch gerechtfertigt erscheint, wobei jedoch auch die Auswirkungen einer solchen Gesetzesänderung auf die Prämien in der Kraftfahrzeugversicherung zu prüfen sein werden. Die Schadensersatzregelung im Schienen- und Luftverkehr sieht eine vergleichbare Haftungsbeschränkung nicht vor. Auch das in der Antwort zu Frage 12 erwähnte Europaratsübereinkommen bezieht die Insassen eines Kraftfahrzeuges in den Schutz der Gefährdungshaftung ein. Entsprechend den Bemerkungen zu Frage 12 sollte aber auch hier der Haftungsausschluß nicht nur zugunsten bestimmter Personengruppen durchbrochen, sondern eine generelle Lösung angestrebt werden.

In versicherungsrechtlicher Hinsicht erscheinen weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Rechtsstellung von Kindern als Verkehrsunfallopfer nicht erforderlich. Das gilt insbesondere auch für die bestehende Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung, die im Rahmen des Versicherungsvertrags alle Verbindlichkeiten aufgrund gesetzlicher privatrechtlicher Haftpflichtbestimmungen deckt und damit dem Geschädigten, bei Kindern auch dem geschädigten Unterhaltspflichtigen, einen zahlungsfähigen Schuldner schafft. Bei weiteren Verbesserungen des Versicherungsschutzes werden geschädigte Kinder jeweils einbezogen werden.